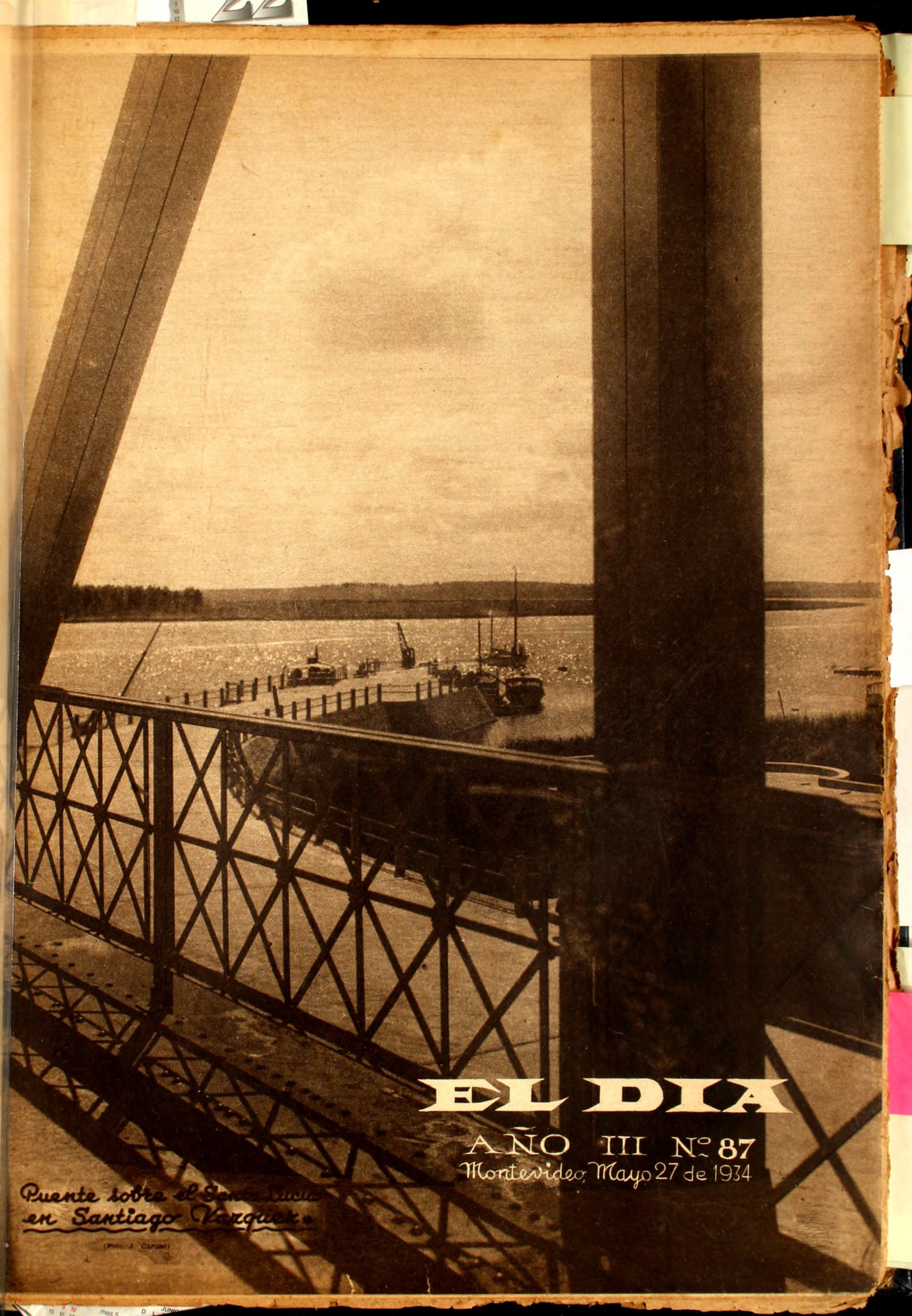


Puente sobre el Santa Lucía en Santiago Vazquez.

(Foto J. Caruso)

EL DIA

AÑO III Nº 87

Montevideo, Mayo 27 de 1934

Iniciación de la ruta



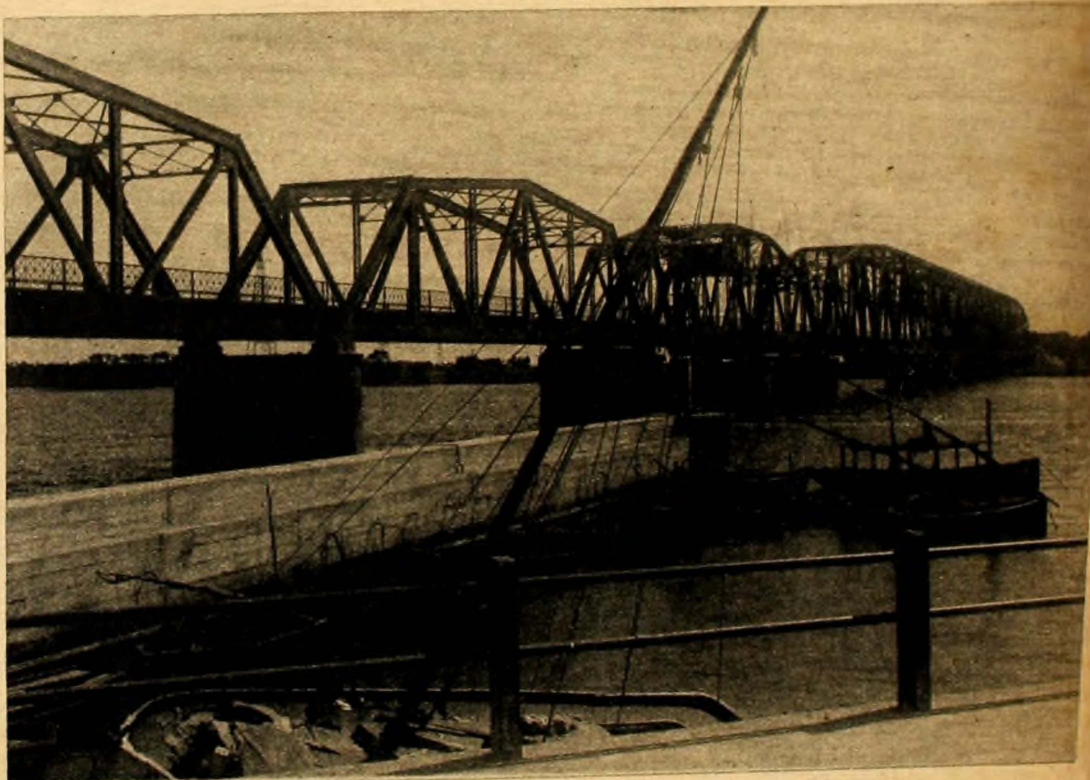
OTRO ASPECTO DE LAS PERGOLAS DE SANTIAGO VAZQUEZ



EL SANTA LUCIA, EN SANTIAGO VAZQUEZ, INICIACION DE LA RUTA A COLONIA

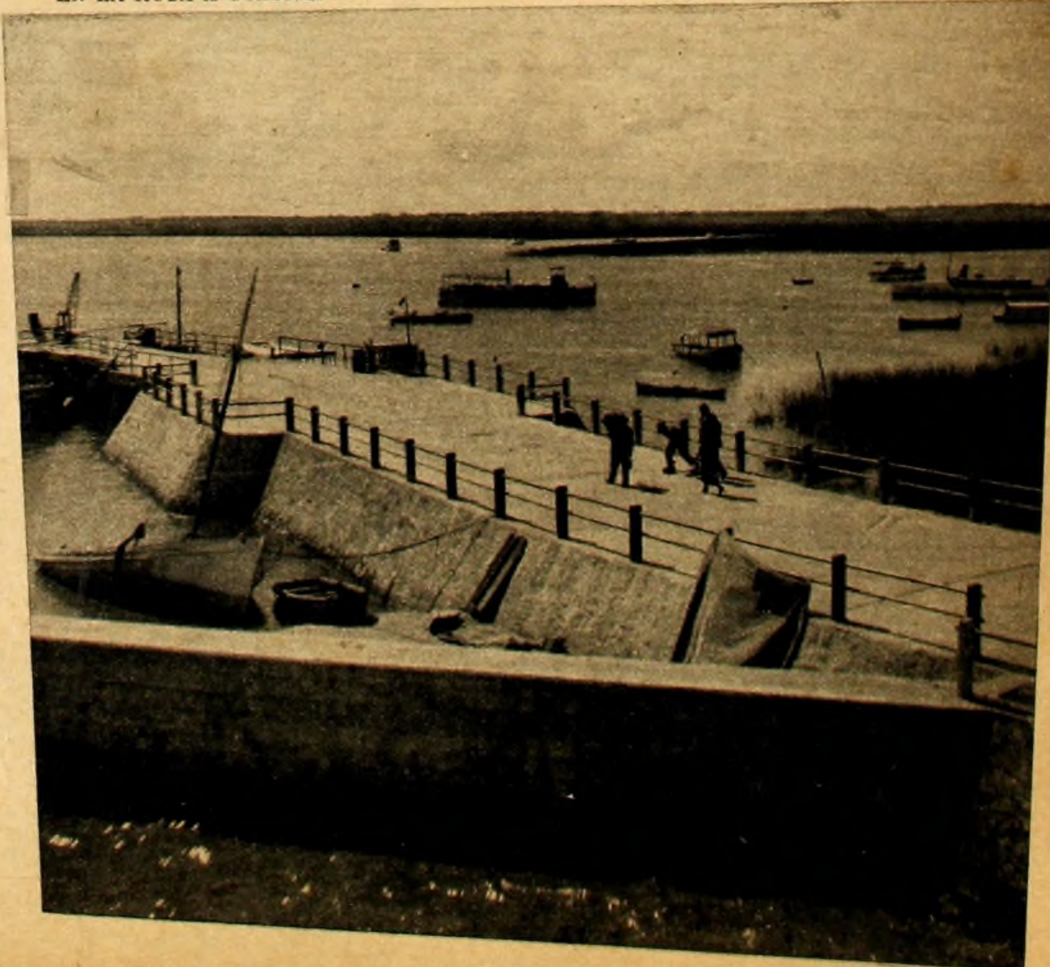


SANTIAGO VAZQUEZ, PERGOLAS



PUENTE SOBRE EL SANTA LUCIA, EN LA RUTA A COLONIA

OTRA VISTA DEL PUENTE DE HIERRO



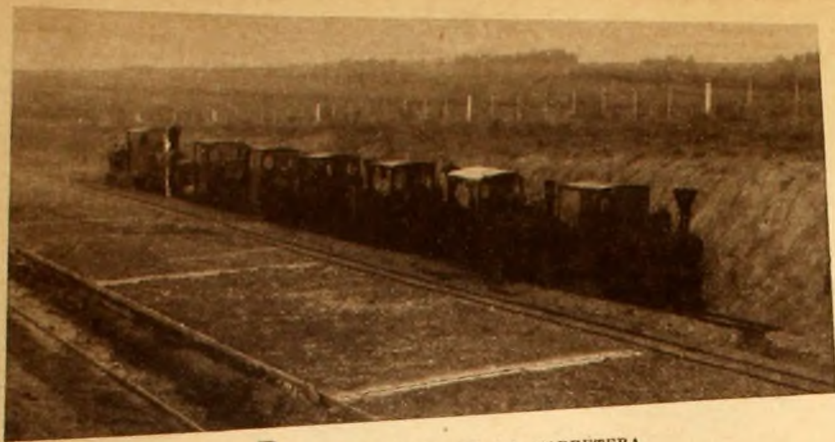






VISTAS AEREAS DEL PUEBLO DE SANTIAGO VAZQUEZ, EL RIO SANTA LUCIA Y LA RUTA A COLONIA

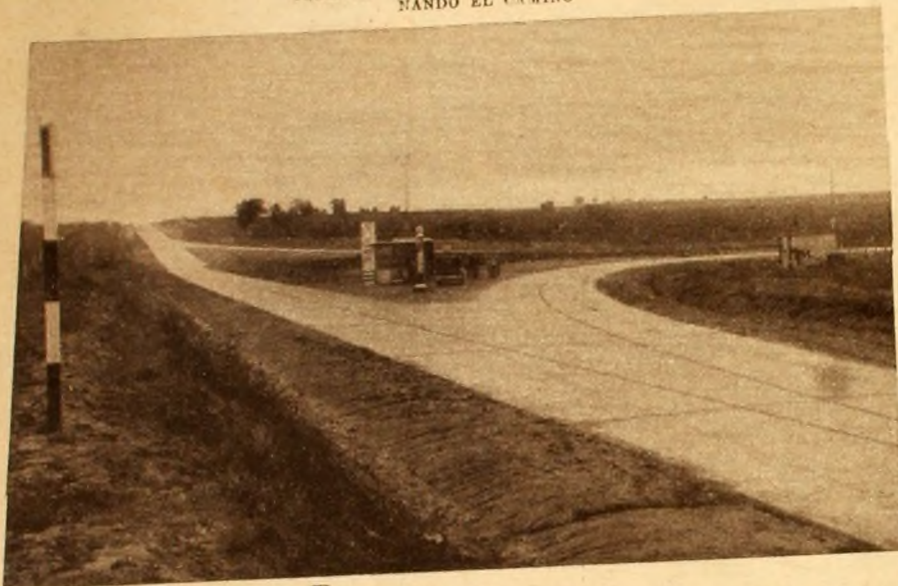
Vistas de la Carretera a Colonia.



PUNTO TERMINAL DE LA CARRETERA. TODAVIA CON LA MAQUINARIA MARGINANDO EL CAMINO



LA CARRETERA QUE UNE A COLONIA

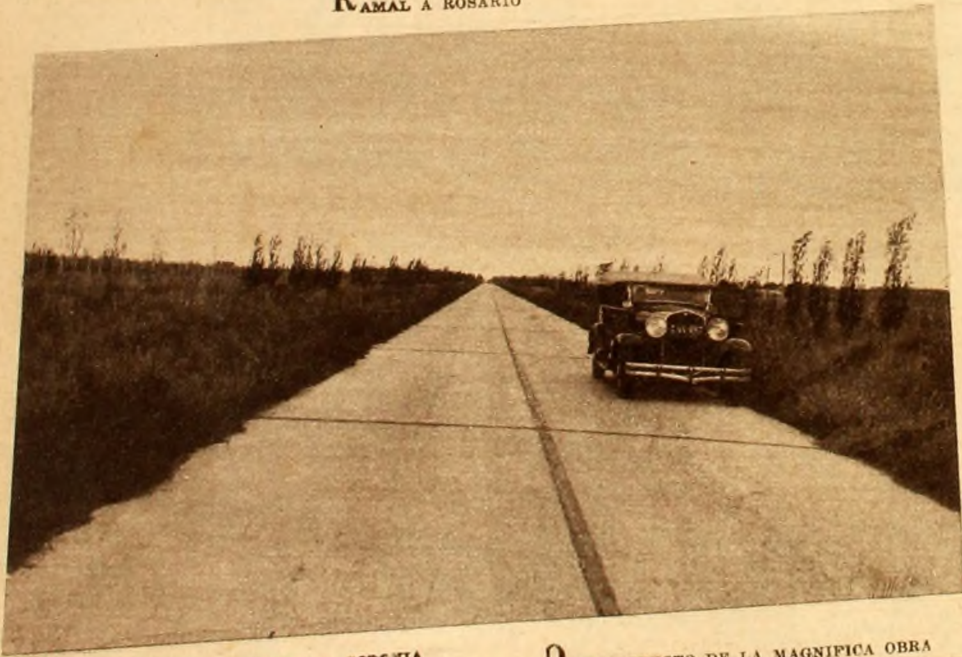


RAMAL A ROSARIO

FUE en el año 1913 que "EL DIA" expuso a la consideración pública la iniciativa de construcción de una carretera bien pavimentada que, en la forma más directa posible, uniera la ciudad de Colonia con la capital de la República. Esta obra mejoraría las comunicaciones de Montevideo con las ciudades de San José, Mercedes y Colonia; sería factor de de enriquecimiento de importantes zonas de los departamentos de Colonia y San José; y acortando la distancia entre Montevideo y Buenos Aires (vía Colonia), facilitaría el movimiento turístico que, desde la capital porteña se dirige hacia nuestra capital y las playas del Este.

La idea fué presentada y sostenida con entusiasmo desde las columnas de nuestro diario y posteriormente el señor Batlle y Ordoñez entonces miembro del Consejo Nacional, presentó a aquel cuerpo un proyecto de construcción de la carretera, defendiendo la iniciativa que Orlando Pedragosa Sierra y Giorgi habían presentado a la Cámara con una exposición detallada de los múltiples beneficios que ella reportaría al país.

La idea contó con vehementes opositores, prestigiándose el establecimiento de otras vías de comunicación ferroviaria, pugnando los batllistas desde sus posiciones periodísticas y desde sus posiciones de gobierno por la realización de la obra, y, finalmente, vencieron las razones batllistas, sostenidas tesoneramente, y el proyecto quedó convertido en ley con algunas modificaciones de detalle, subsistiendo casi sin variantes el mismo trazado de carretera que propusiera EL DIA en sus primeras exposiciones.

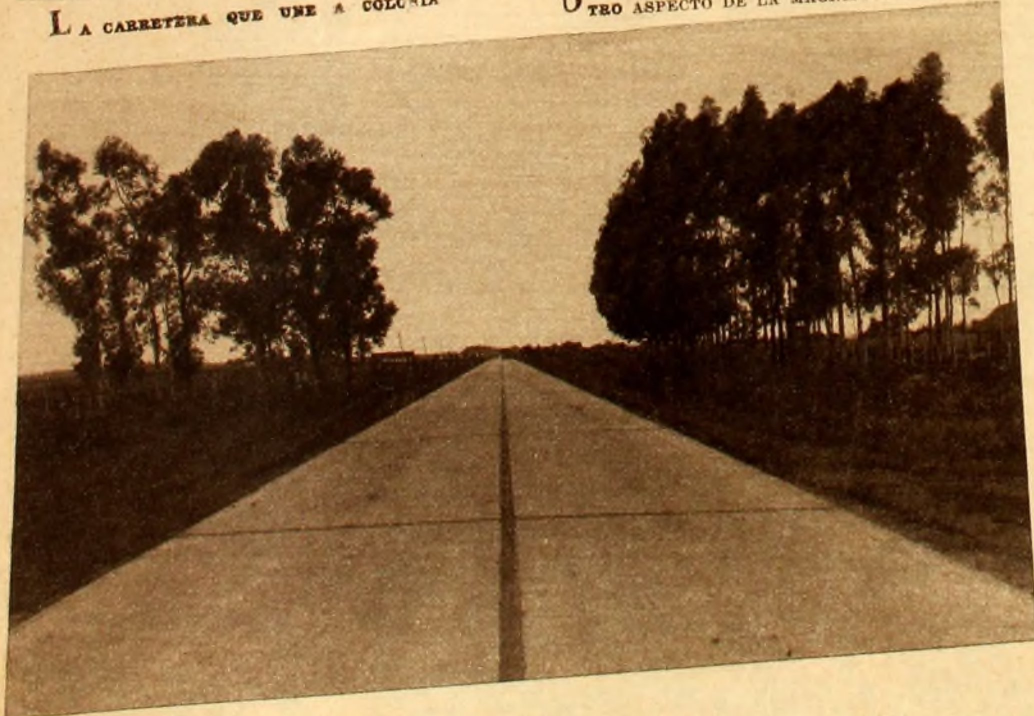


LA CARRETERA QUE UNE A COLONIA



PERSPECTIVA DEL CAMINO

OTRO ASPECTO DE LA MAGNIFICA OBRA



La parte dispositiva del proyecto que Pedragosa Sierra y Giorgi presentaron a la Cámara decía:

—El Poder Ejecutivo dispondrá la construcción de una carretera que, partiendo del acceso occidental del puente sobre la barra del río Santa Lucía y pasando por las poblaciones de Libertad, Ecilda Paulleir y Rosario, termine en la ciudad de Colonia. El firme de esa carretera será de hormigón y tendrá un ancho mínimo de seis metros.

—Además, dispondrá la construcción de: 1o. Las siguientes Carreteras de tipo económico: a) un ramal que, partiendo del kilómetro setenta aproximadamente, (a contar de Montevideo), de la carretera mencionada en el artículo anterior, llegue a San José; b) un ramal que una Ecilda Paullier con San José; c) un ramal que una Rosario con Colonia Suiza.

El grafico (publicado en la edición de EL DIA de 26 de agosto de 1924) y que ahora transcribimos en esta página, fija el trazado partiendo del puente sobre el río Santa Lucía (Santiago Vázquez) para pasar por las zonas agrícolas más valiosas de los Departamentos de San José y Colonia, que carecían de otra comunicación que los caminos de tierra, intransitables en invierno.

En la exposición de motivos del proyecto presentado a la Cámara por los señores Pedragosa Sierra y Giorgi, se hacían mención de las razones que indujeron a que la carretera fuera de hormigón, por tratarse de una obra cuyo tránsito habrá de ser intensísimo por la riqueza de la zona que atraviesa y por la fácil comunicación que establece entre las capitales del Plata.

El monto total asignado por el proyecto para la ejecución del plan de obras, se calculó así:

Viajar: se viaja de cualquier manera, pero hacerlo sobre carreteras modernas es un placer, una economía y una satisfacción que estimula a realizarlo con frecuencia.

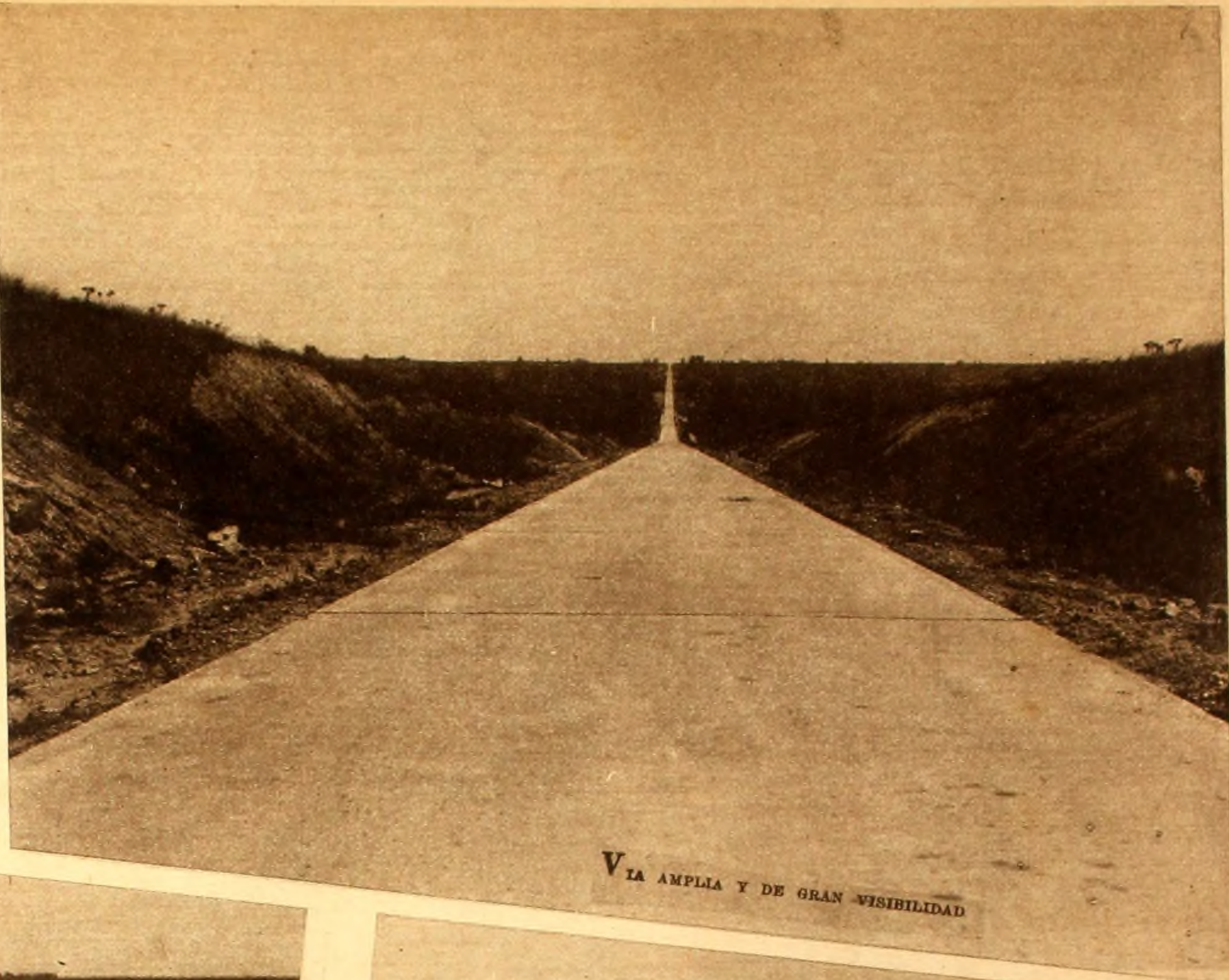
... kilómetros de carretera de hormigón a $ 40.000	$	6.400.000
...entes, alcantarillas, calzadas etc., para los caminos de anexo a la carretera	"	200.000
... kilómetros de carreteras transversales a $ 20.000	"	1.400.000
Total	$	8.000.000

Para la financiación se fijaron zonas de ...fluencia, pagándose un tributo proporcio...ado.

La carretera es ya una realidad, quedando ...nida la capital de la República a la ciudad de ...olonia por un excelente camino de no menos ...80 kilómetros de extensión y que solo tiene en ...a recorrido íntegro unas pocas curvas.

El grabado que publicamos es elocuentí...imo. En él se ve la ruta que va desde Monte...ideo a Santiago Vázquez y que por interme...lio del Puente de la Barra de Santa Lucía ...obra también netamente batllista, digámoslo ...le paso) se une a la carretera a Colonia, pa...ando por Libertad, por el paraje conocido ...on el nombre de Casa Arena, por Ecilda Pau...lier, entre Nueva Helvecia y La Paz y por Rosario. Puede verse además que completan la ejecución de las obras, un tramo de carretera que irá desde Casa Arena hasta San José, otro desde Ecilda Paullier hasta San José y un tercero desde Rosario hasta Juan L. Lacaze.

La comunicación actual entre Montevideo y Colonia, que insume seis horas por ferrocarril, podrá hacerse en menos de tres horas de automóvil en cómodo viaje. Las fotografías que publicamos son elocuentes demostraciones de la excelencia de ese camino, y la belleza de los paisajes en los lugares que recorre.



VIA AMPLIA Y DE GRAN VISIBILIDAD



PERSPECTIVA DEL CAMINO



CASILLA DE PEON CAMINERO, COLOCADA CADA TANTOS KILOMETROS DE CARRETERA

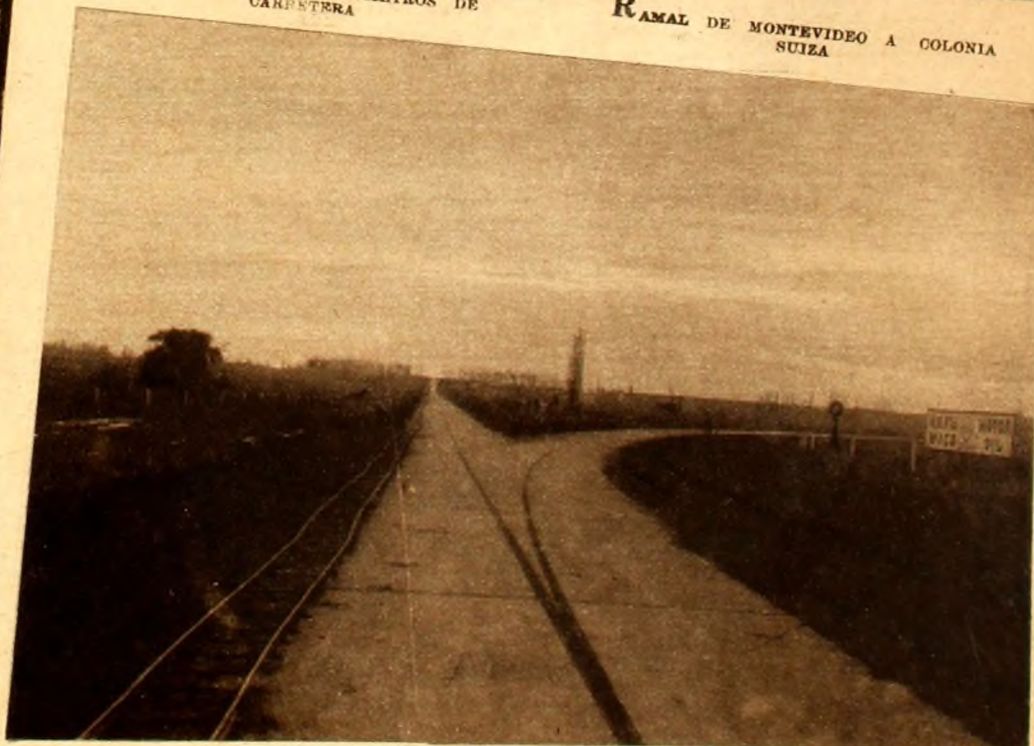


OMNIBUS QUE HACE EL TRANS... MONTEVIDEO-COLONIA

UN DESVIO, POR CAMINO DE TIERRA, NOTA TOMADA DURANTE LOS TRABAJOS



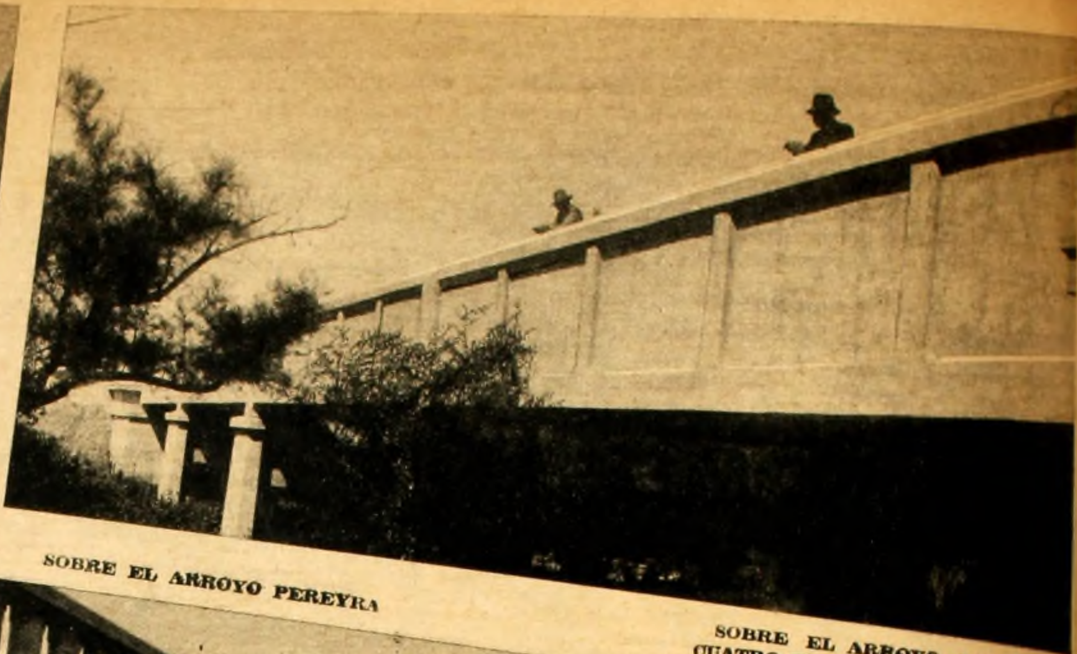
RAMAL DE MONTEVIDEO A COLONIA SUIZA



Intensificar por todo el país la construcción de carreteras, debe ser la preocupación de todos, nunca se estará más cerca del bienestar colectivo que es la felicidad del pueblo y el progreso de la patria.



PUENTE SOBRE EL ARROYO PAVON



SOBRE EL ARROYO PEREYRA



SOBRE EL ARROYO BOYADO. CUATRO TRAMOS DE 15 METROS



Puentes

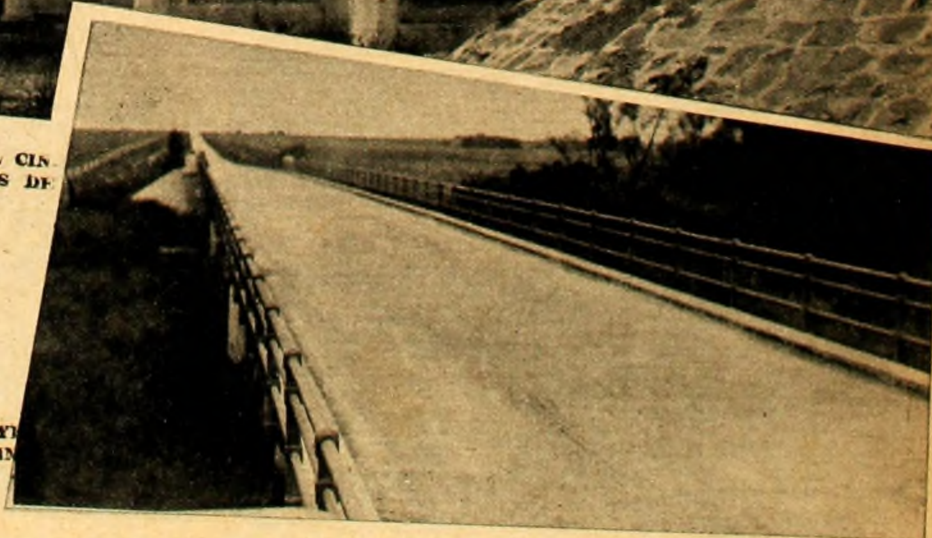
Compárese el trazado de la carretera con la línea férrea, que se marca en el grabado por una línea punteada, como se ve en las referencias. La disminución del tiempo para la comunicación entre las dos capitales y el aumento de comodidades influirán en el acrecentamiento de la corriente turística. Desde el momento que se habilite la carretera se instituirá un servicio de auto-boats que hará la travesía Buenos Aires-Colonia y que permitirá que, los que deseen hacer el viaje pueden trasladarse, en su automóvil, desde la propia Buenos Aires, hasta Punta del Este, aprovechando la nueva vía de comunicación, pasando por Montevideo y siguiendo por la actual carretera a Maldonado.

Aun sin mediar la circunstancia de la vecindad de Buenos Aires, la construcción de la carretera, por solo aproximar a Montevideo cada uno de los puntos que ella cruza, realiza un servicio de importancia a toda la extensa zona en que ejerce su influencia.

Desde el día 23 de mayo ha quedado la carretera librada al tránsito público quedando por hacer 8 kilómetros de branquinos y colocación de postes kilométricos. Unen la carretera puentes sobre los arroyos Pavon, Pereyra, Cufré, Pantanoso, Sarandí, Rosario, Minuano, Sauce, Riachuelo y Caballada.

Cabe destacar como detalle importante el que no tiene ningún pasaje a nivel con las vías del ferrocarril, habiéndose construído tres pasajes superiores y un pasaje inferior.

SOBRE EL ARROYO PAVON. CINCO TRAMOS INDEPENDIENTES DE 15 METROS DE LUZ



SOBRE EL ARROYO PEREYRA VEINTICUATRO TRAMOS DE CINCO METROS DE LUZ

Un mal camino es como un mal amigo; acompaña pero da recelo. En cambio una moderna carretera de hormigón comunica la confianza de lo seguro.

EL DIA

PUNTO TERMINAL DE LA CARRETERA. FOTOGRAFIA TOMADA AL INICIARSE LOS TRABAJOS DEL ULTIMO TRAMO. AL FONDO SE VE LA CINTA BLANCA DEL HORMIGONADO



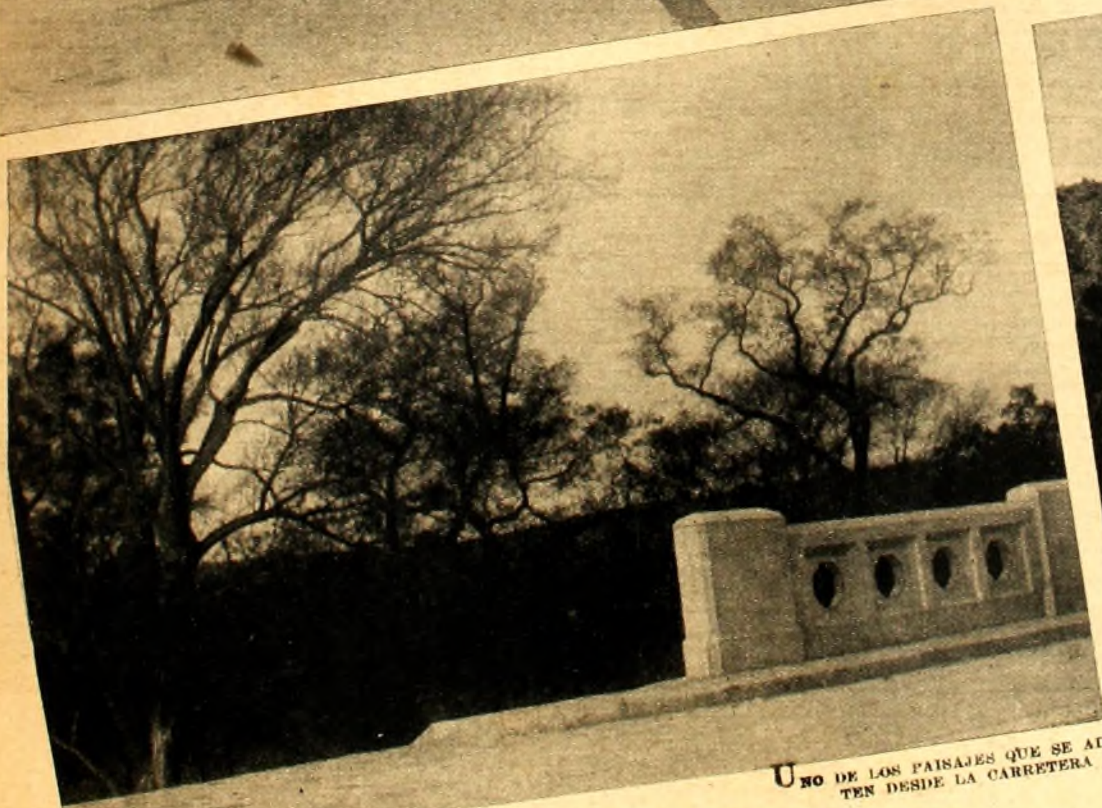
COMO ERA EL CAMINO

VISTA PANORAMICA SOBRE EL ARROYO ROSARIO



LAS DOS EPOCAS





UNO DE LOS PAISAJES QUE SE ADVIERTEN DESDE LA CARRETERA



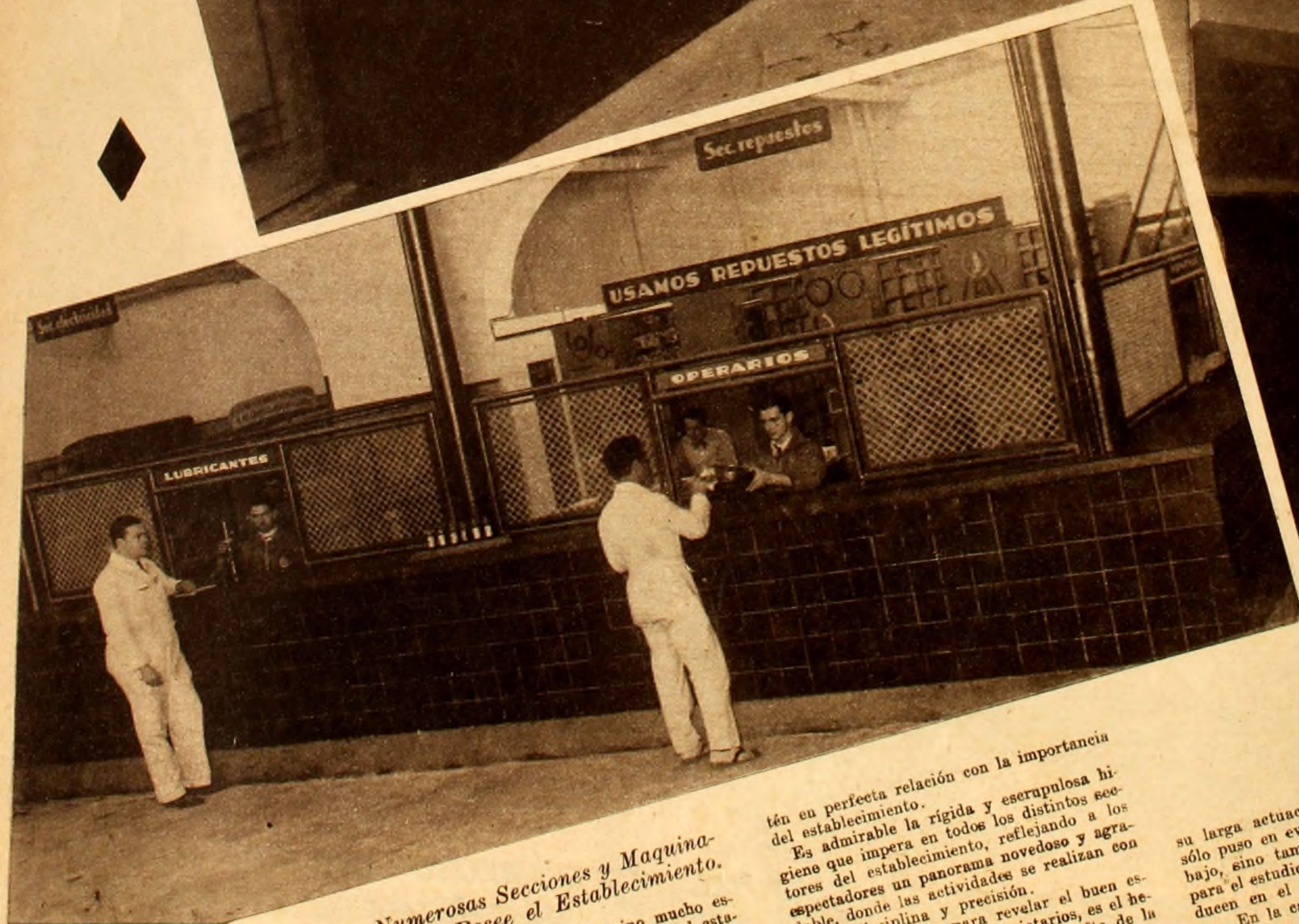
OTRA VISTA DEL ARROYO ROSARIO, TOMADA DESDE EL PUENTE

El arado rompiendo la tierra, el ganado en las verdes praderas, miles de hombres con la esperanza en el trabajo, caravanas de camiones cargados con frutos generosos - lujosos autos cruzando veloces... fertilidad, riqueza, turismo... una visión promisora de la Carretera Montevideo-Colonia.

El mejor establecimiento automovilista de Sur América.







Numerosas Secciones y Maquinarias Posee el Establecimiento.

No solamente comodidad sino mucho espacio es lo que hay en el interior del establecimiento. El progresista organismo industrial recién inaugurado fué munido de todas las maquinarias más modernas, a fin de que los trabajos que allí se cumplen estén en perfecta relación con la importancia del establecimiento.

Es admirable la rígida y escrupulosa higiene que impera en todos los distintos sectores del establecimiento, reflejando a los espectadores un panorama novedoso y agradable, donde las actividades se realizan con orden, disciplina y precisión.

Un motivo más para revelar el buen espíritu que anima a los propietarios, es el hecho de emplearse lubricantes y nafta de la A. N. C. A. P.

El establecimiento ha cimentado sus prestigios por la dirección técnica que le ha impuesto el señor Leandro Paseggi, de profundos conocimientos en la materia dada su larga actuación, en cuyo transcurso no sólo puso en evidencia su capacidad de trabajo, sino también facultades intelectuale- para el estudio de cuantas novedades se pro ducen en el vasto mundo del automovilis mo. En la casa hay una norma inalterable: imponer en todos los casos las firmes ins trucciones de la Ford Motor Company siendo esto una elocuente garantía de la fo ma como se efectuarán siempre trabajos.

Iniciado el establecimiento en el inol dable local de la Avenida 18 de Julio esquina Patria, su nueva sede, hermos amplia, traduce una marcha evolutiva auguramos continúe hacia mejores ét aún.

ción-Venta

"Unión y Maro-
18 de Julio, ha
iestético para con-
edificio donde se
res y Exposición-
que puede conside-
instalados de la Amé-
rogreso está conforme
viene produciéndose en
le la industria automo-
do a la actividad nacio-

ores de la Obra. —

desde el punto de vista in-
considerarse el laudable es-
firma Passeggi y Cía. Tam-
onde señalar la hermosa tras-
e tiene esa nueva obra para
el valor edilicio de Montevideo,

que y [illegible] poseedor del mejor establecimiento automovilista del continente.

La expresada entidad comercial está compuesta de los señores Pedro A. Bigorito y Leandro Paseggi, Administrador y Director técnicos respectivamente.

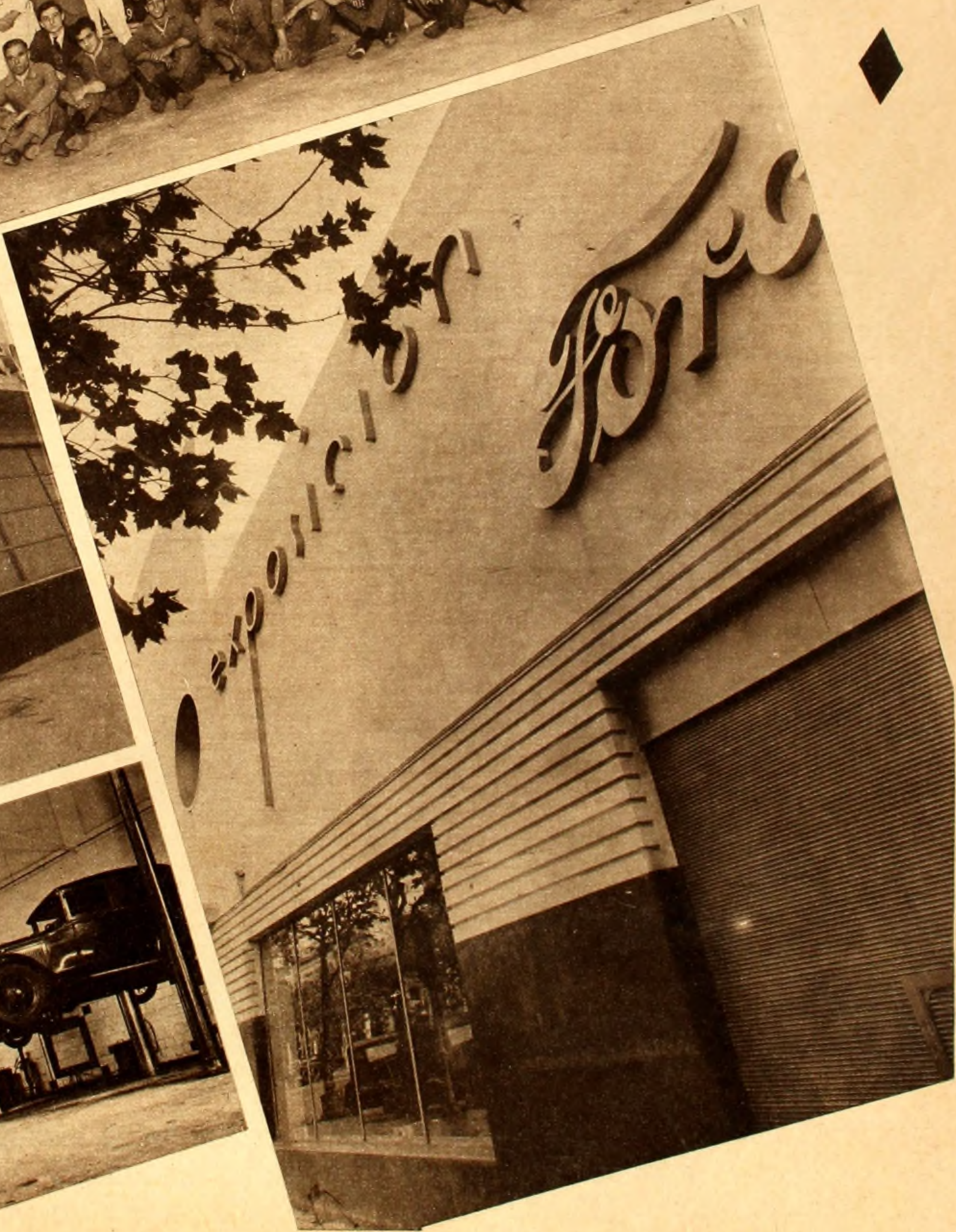
Mediante tenaz labor desplegada en un plazo que podemos considerar breve comparado con otros casos semejantes, ellos han contribuido con entusiasmo y experiencia a propulsar un mejoramiento doblemente simpático.

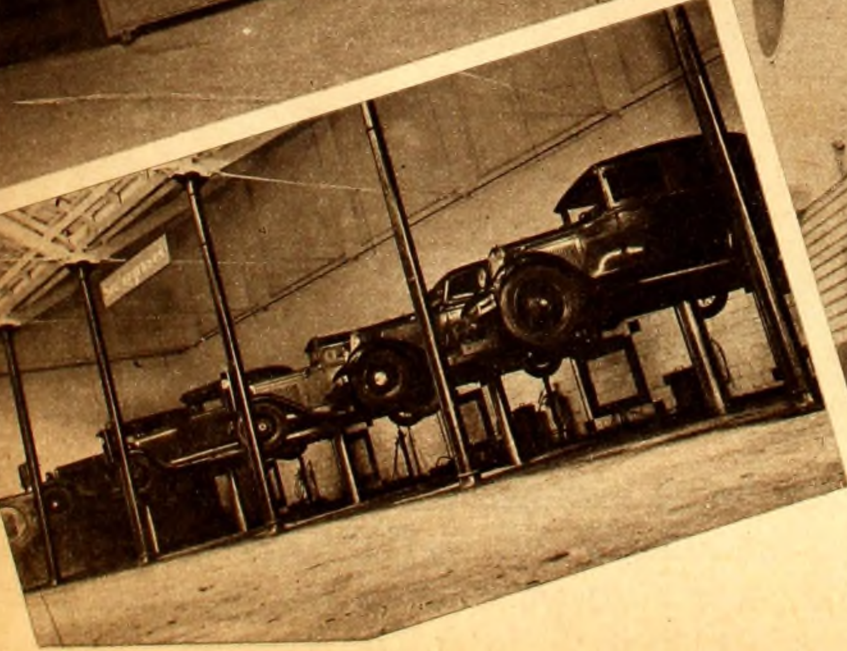
Distintos Aspectos del Interesante Local —

Como hemos concretado el moderno establecimiento tiene ubicación en la ex-estación Unión y Maroñas, es decir, en la Avenida 18 de Julio entre Municipio y Defensa. La fisonomía exterior brinda una nota realmente novedosa. Se trata de una fachada muy original, inspirada en los preceptos del modernismo arquitectónico. Dentro de esa característica, el proyectista señor Eladio Peña, ha contemplado las exigencias del buen gusto, circunscribiendo todos los trazos estructurales en la mayor sobriedad. En el interior, las distintas instalaciones y secciones se han distribuido hábilmente sobre una superficie de 3500 metros, lo que da idea de la amplitud con que fueron tratados los diversos problemas que plantea un centro de intensa actividad automovilística, como el de los talleres y Exposición Ford "Puig".











VISTA GENERAL DE LA CIUDAD DE COLONIA

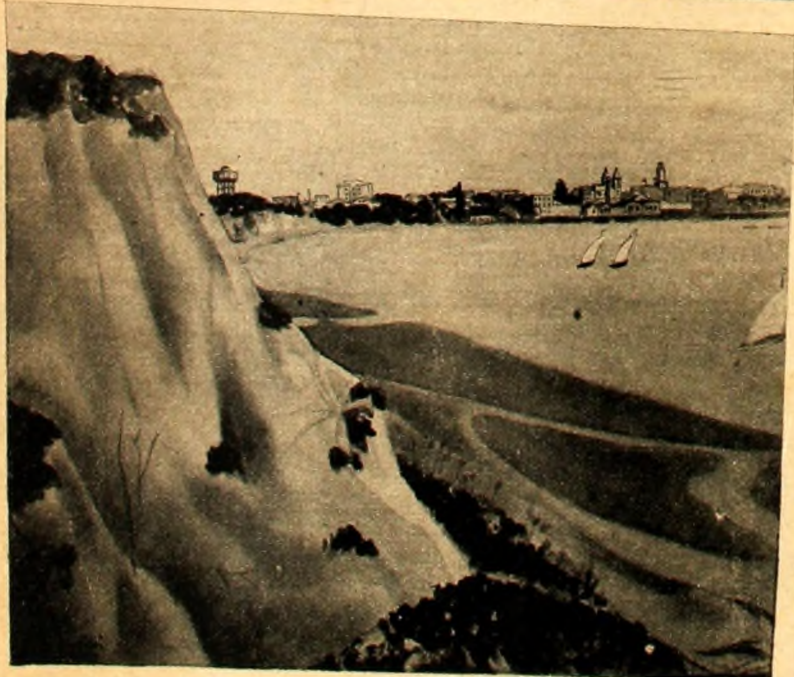
PUNTO TERMINAL

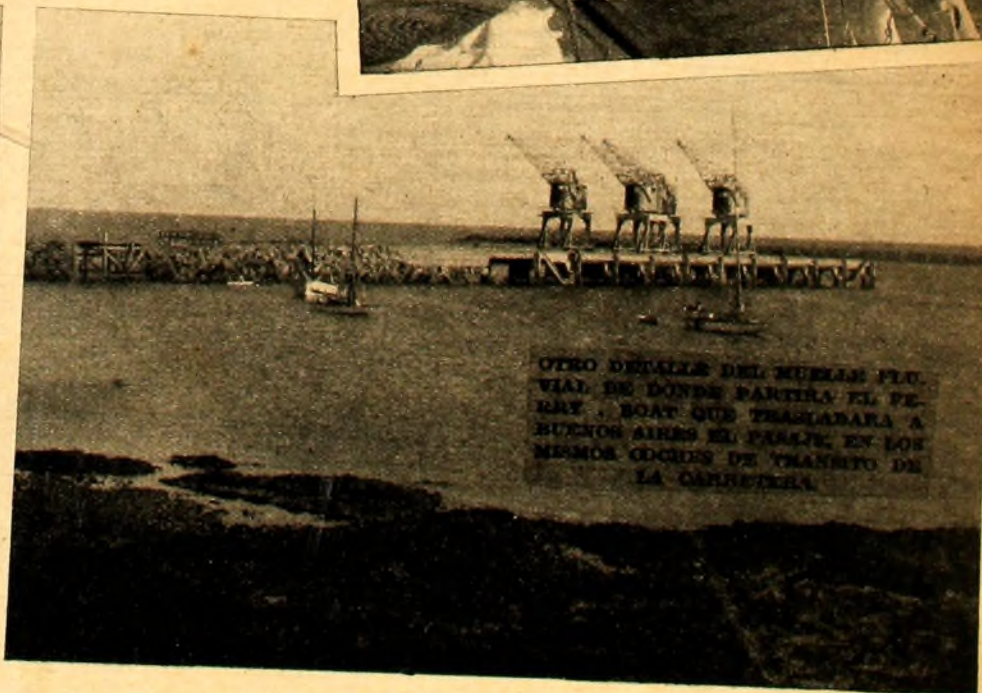
VISTA GENERAL DEL MUELLE FLUVIAL DE LA ZONA FRANCA DE COLONIA



MUELLE DE CABOTAJE DE LA ZONA FRANCA DE COLONIA







OTRO DETALLE DEL MUELLE FLUVIAL DE DONDE PARTIRA EL FERRY - BOAT QUE TRASLADARA A BUENOS AIRES EL PASAJE EN LOS MISMOS COCHES DE TRANSITO DE LA CARRETERA

Colonia está en el mismo sitio pero mas cerca de Montevideo, su hermosa carretera de hormigón realizó el milagro de colocarla a solo 2½ horas de la capital, lo que antes suponía 3 días por mar, 9 horas en automovil, 8 horas por ferrocarril.

CARRETERA MONTEVIDEO-COLONIA

REFERENCIAS
CARRETERAS
Caminos de tierra
Ferrocarriles

Croquis que indica los balnearios desde "Punta del Este" a "Mar del Plata"

REFERENCIAS
Carretera de hormigón, proyectada
Montevideo-Punta del Este de hormigón
en construcción
Caminos de tierra (proximidades de Buenos Aires a Mar del Plata)

DISTANCIAS KILOMETRICAS

	Kilóm.	metr.
De la Plaza Libertad al Puente de la Barra	22	169
Pueblo Libertad	52	060
a bifurcación a San José	70	-
Ecilda Paullier	101	-
al Rosario	130	700
a Colonia (Plaza 25 de Agosto)	177	667
Colonia - Buenos Aires	50	-

"EL DIA" Dibujo original de Miguel J. Coppetti

Obras estables y prácticas cimentan la grandeza de un pueblo, extender profusamente un red de modernos caminos que una las ciudades con el campo es realizar esa obra.

DON JOSE BATLLE Y ORDOÑEZ, QUE PRESENTO LA INICIATIVA DE LA CARRETERA A COLONIA EN EL CONSEJO NACIONAL.

ORLANDO PEDRAGOSA SIERRA, QUE PRESENTO EL PROYECTO DE LA CARRETERA A COLONIA EN LA CAMARA DE REPRESENTANTES

PODER EJECUTIVO

CONSEJO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN

El camino se extenderá desde el Puente de la Barra a Libertad, Ecilda, Colonia Suiza, Rosario, La Paz y Colonia.

Se hará un ramal de Colonia Suiza a San José.

A cada lado del camino se expropiará en cada propiedad, una extensión ~~que tenga por frente a~~ de la mitad ~~del frente la mitad de la pro~~ del frente de la propiedad sobre el camino y dos kilómetros de fondo.

Exceptuado el caso en que la extensión que deba expropiarse ~~la sexta parte de la propiedad~~ sea mayor que la sexta parte de la propiedad. En ese caso se reducirá hasta ~~entonces~~ el fondo, hasta que la extensión expropiada no sea mayor de esa sexta parte.

~~El Estado~~

Se revenderán las tierras expropiadas a veinte años de plazo, y se cumplirá el servicio de la deuda contraída con el producto de ~~est~~ esas ventas

El Estado garantirá un interés de seis por ciento y uno de amortización a una empresa particular que establezca un servicio de dos vapores entre Colonia y Buenos Aires que llenarán las condiciones de los que propone la empresa ~~del ferro~~ del ferrocarril, y otro entre Carmelo y Colonia

Foto Marchese.

Sra. Graziela Spangemberg de Susena

Un cutis "suave al tacto"

La famosa especialista en maquillaje y belleza femenina Miss Powers, ha dado consejos muy preciosos a la mujer moderna para llegar científicamente a obtener un cutis perfecto.

Aconsejaba que durante el invierno se evitase el uso del jabón y que varias veces al día se haga una aplicación de glicerina de almendro, haciendo al mismo tiempo un masaje suave con la yema de los dedos. Asegura que de ese modo el cutis queda "suave al tacto" o sea nutrido y vivificado gracias a la absorción de glicerina de almendro. Ahora se obtiene también en las farmacias un envase legítimo económico de 45 cts.

Sociales



Sta. Esther Croce Sanders.

Son fotos por Frangella hnos.



Sta. Ivonne Ruy.



Niña Martha Campomar Canfield.

Cines



Al Jonson









Sally Terry



Betty Davis

Cartas inéditas de Fradique Mendez

La biografía de los grandes hombres, está de moda, Ludwig, Maurois, y poco antes el maestro Romain Rolland, dieron gran actualidad a ese género, el más sutil y tal vez el más interesante. El epistolario de Eca de Queiroz puede ser considerado como una autobiografía. El lector avisado puede ver, a través de las confesiones espontáneas del maestro lusitano, los momentos más singulares de su vida.

YO estoy aquí aburriéndome valerosamente en esta grande y antipática Inglaterra donde, como de costumbre, empiezo a sufrir los nervios. Todo en esta sociedad me es desagradable: desde su estrecha manera de pensar ...a su indecente modo de cocer las legum... ¡Lo que he sufrido estos días con los ...ulos de los periódicos sobre Víctor Hu... Furiosos de que la primera figura lit... del siglo sea un francés y no un inglés, ...o pudiendo, por deber de su buena edu...ón, dejar de dar los pésames a Francia, ...hacen con la boca torcida, lívidos, agria... y poniendo por debajo de las formas de ...etuosa melancolía toda la cantidad de ...reciación que pueden.

...s una canalla.

...a propósito de Hugo, ¿se sintió por ahí ...muerte del divino viejo? A mí lo que me ...movió fué la actitud de París. Que los ...gocios se olviden, que las fiestas se difie... que una gran ciudad se pare y habla ba... porque en un rincón de una avenida se ...á muriendo un poeta, es un espectáculo ...lime y consolador. Positivamente el hom... no es tan feo como lo pintan; y París es ...el sitio donde palpita más agitadamente ...corazón de la humanidad.

De novedades aquí pocas que no sepas por ...agencia Havas. Estuve en Londres con ...is (1) que está más gordo, tieso de diplo...cia y más triste que en Liboa. Tiene por ...glaterra, el entusiasmo de todos los recién ...gados. Está en ese período de ilusión que ...oporciona siempre la novedad. Aun en...entra a los ingleses elegantes (¡qué blaque!) ...a la inglesas bonitas (¡qué facecia!). Aun ...ee en el confort inglés. Aun los periódicos ...gleses le parecen bien hechos. Aun cree en ...grandeza moral de Ingleterra.

En fin ¡un baby!

Dame noticias de los amigos. A Vicente ...e lo imagino lanzado en el gran movimien... neo-progresista. Ficalho debe andar aun ...or Goa, con su amigo García da Orta. En ...uanto a tí espero que estés sano, fuerte, ale...re y entretenido con cosas de arte... Dame, ...ues, noticias de tí, de Vicente, de Sabugosa, ...e Ficalho, de los Caetanos, etc. (2). Pero ...a el detalle para la crónica. Acuérdate de ...ue yo ni Las Novedades recibo. Nada sé de ...ni patria. Ilumíname. Y da un tremendo ...brazo a Vicente, lluvia de besos para los ...equeños, recuerdos a Ficalho, a Sabugosa y ...San Mamede (3) y después otro tremendo ...brazo para tí propio de tu amigo de cora...ón.

⌒

A RAMALHO ORTIGAO.
Canadá, Montreal, 20 de Julio de 1873
Querido y buen Ramalho:

ESTOY en Montreal, capital del Canadá, como verá. Llegué aquí después de una excursión por el Estado de Pensylvania, Niágara, lago Ontario—el lago Ontario de Fenimore Cooper, — San Lorenzo, etc. Hace 20 días que salía de New York y desde entonces no le volví a escribir. Esto precisa de una humilde y avergonzada explicación. Escribí desde New York una larga carta curiosa e interesante por sus pormenores americanos, y sé que Vd. no la recibió. Y no la recibió por que el día en que yo salí de New York en la ocasión siempre triste y siempre confusa de hacer las maletas lacré, cerré la carta, le escribí una *adresse* nítida y *soignée*, la encargué de llevar a través del agua grandes saudades y después, con toda la simplicidad de un ser impecable, la eché no en el buzón del correo, sino en mi propia maleta. Vino conmigo. Pero lo singular es que no vino toda; yo había lacrado y cerrado las dos últimas y las dos primeras se quedaron en New York entre mis papeles, *comme le troncon du serpent*. Pero que quiere Vd., salí de New York tan triste, tan fantásticamente nervioso... y aun así y todo tan feliz.

Bueno, pasemos a otra cosa. Yo estoy aquí para conversar sobre ciudades y paisajes y no para resbalarme por las peligrosas sendas de la autobiografía.

Salí, pues, de New York y fuí a los centros obreros de Pensylvania. No imagine que con preocupaciones sociales, no; los nervios misteriosos que tan constantemente vibraban en mí con arrebatos revolucionarios están adormecidos. Los pesados días de Cuba, los americanos, tres mil leguas de mar, New York, todo esto se ha combinado para calmar y sosegar mi temperamento de conspirador. Veo hoy a los capitalistas sin empalidecer y puedo examinar una sierra o un martillo sin sentir la necesidad de exhalar un himno. Todo esto viene porque quiero decirle que fuí al centro fabril de Pensylvania, no para ver como vive el obrero, sino a visitar a un capitalista. Oculte este punto al sanguinario Jaime Batalla.

Estuve en Pittsburg, ciudad de las grandes fábricas de hierro, — *iron works* — unos diez días de los más singulares de mi existencia. Pero todo esto pertenece a las futuras narraciones, si dios quiere que yo vuelva tranquilamente a tomar de nuevo mi sitio al pie de su chimenea para continuar fumándole ese mazo de cigarros que guarda Vd. ahí para mí. Adelante.

De Pittsburg fuí al lago Erié — un vasto mar interior — y de ahí al Niágara. Estuve en el Niágara otros diez días. Vd. de seguro espera que yo le narre aquella maravilla de la naturaleza como tan elocuentemente la llama Félix Pereira en su compendio de geografía. El Niágara me sacudió porque estaba solo y descontento. Si hubiese estado con un amigo consideraría que el Niágara es simplemente un río que se derrama, que se desborda, y no hubiese extraído de aquella circunstancia natural y geológica ni otras imágenes, ni otras sensibilidades. Pero como estaba solo, el paisaje infinitamente dulce y vasto de las márgenes de aquel río sagrado ya en la religión de los indios, el mismo hecho de su caída, aspecto horroroso y singularmente cautivador, la belleza divina de las pequeñas islas que están justamente en donde el río cae en una anchura de dos millas, pequeñas islas llenas de bosques, de flores, de sombras, de gracia y de claridad en medio de la demencia pavorosa de la catarata, todo aquello me hizo pasar unos días excesivamente nerviosos y romancescos, tanto que dejé el Niágara y vine para el lago Ontario.

⌒

HERMOSO, adorable lago Ontario. Querría que Vd lo viese, inmenso, azul, liso como una pieza de satén azul encima de un mostrador... Perdone, querido amigo, esta imagen. Le escribo después de comer, un poco pesado, y mi estilo debe resentirse hoy de una torta de moras que no me hizo bien. Estoy sin nitidez; además de eso, la pluma es mala, y Vd. sabe la mala influencia que esto ejerce.

Del lago Ontario vine por el río San Lorenzo a esta linda ciudad del Canadá. Montreal es una pequeña ciudad que desearía uno colocar en una *"étagére"*. Imagine que a causa de la nieve — es una de las ciudades más al norte de América — los techos de las casas, las cúpulas de las iglesias, los torreones, las torres de las catedrales, todo está cubierto de zinc. Imagine esto visto desde lejos en un día de sol brillando y reluciendo en medio de una espesura verdosa de alamedas, de bosques, de parques... Es un encanto.

Puede decirse que en Montreal no hay calles, sino alineamientos de jardines. Toda casa con su verja al frente está escondida entre árboles y trepaderas; hay una calle — Shorbroke — que puede considerarse digna de mejor suerte, porque no es destino para calle tan admirablemente hermosa estar perdida en las alturas del Canadá, casi en la intimidad del Polo. ¡Pero qué calle, qué casas, qué interiores, qué parques de ambos lados en la extensión de dos millas! Sólo los ingleses saben hacer esto, y por mi parte pienso que crear con esta intención artística una calle es superior a esculpir la Venus de Médicis: es al menos arte útil y realista — ¡y qué realidad! — que hace de cada familia, por la influencia imperativa del paisaje, de la frescura, del aire saludable, un nido de virtuosos. Es necesario venir a América, a ciertas partes de América, por ejemplo a New York o a Filadelfia, para sentir y saber lo que el confort significa en una familia. Se dice que los americanos no tienen arte: es verdad. Pero esto tiene sus razones, que no son del género epistolar; más hay sobre todo una suprema, y es que su genio artístico se ha consagrado enteramente a la vida doméstica.

Construir, establecer, ornamentar, crear un interior es, en fin de cuentas artísticas, tanto como pintar la toma de Constantinopla. Yo, por mí, me juzgaría más profundamente artista por haber creado a los *míos* un interior colorido, dulce, atrayente y sabio, que por haber contado a los *otros* la *Historia de la Sibila* o lo que hace Clemenceau.

Perdone estos americanismos, pero yo respecto al arte soy partidario de la opinión de Marc Twain, el gran humorista de California, que dice en general de las escuelas de pintura que vió en Europa, que los pintores son o lisonjeadores de la realeza o ingenuos servidores de los curas; en resumen: una ralea. ¿Qué le parece esta opinión sobre el arte? Sólo un americano dice esto y... lo siente. Yo también digo, pero no aseguro que lo siento. ¿A qué propósito viene esto? No lo sé. Voy escribiendo y conversando.

Usted sin duda, querría que yo le hablase de New York y de los americanos, pero esta carta va larga y quién sabe lo que el correo francés ¡ese pirata! le hará pagar por ella.

⌒

A TEOFILO BRAGA.
Newcastle, 12 de marzo de 1878.
Mi caro Teófilo Braga:

ES de Vd. de quien he recibido después de mis dos tentativas de arte, las cartas más animadoras y las que mejor me compensan. Es Vd. quien, con nuestro gran Ramalho, más me ha empujado hacia delante. No respondí a su excelente carta sobre *"El Crimen del Padre Amaro"* porque contaba ir a Lisboa y conversarle largamente; pero el hombre propone y la ocasión dispone, y las pocas semanas que ahí estuve pasaron sin que nos encontráramos. Tal vez Vd. imaginase que su carta había resbalado sobre mi espíritu como agua sobre gutapercha. Se engaña, me embebí en ella. De ella saqué valor y arranque para lanzarme sobre *"El Primo Basilio"* con el consuelo de que vale la pena escribir un libro cuando se tiene un lector como usted.

Su última fué para mí un gran alivio. Estaba con recelo. *"Como todos los artistas, créame, yo trabajo para tres o cuatro personas"*, teniendo siempre presente su crítica. Y muchas veces, después de ver *"El Primo Basilio"* impreso pensé: a Teófilo no le va a gustar. Con su viejo y noble fanatismo por la Revolución, no admitiendo que se desvíe de su servicio ni la más mínima parte del movimiento intelectual, era muy posible que viendo Vd. a *"El Primo Basilio"* separarse, por el asunto y por el proceso del arte de combate a que pertenecía *"El Crimen del Padre Amaro"*, lo desaprobara. Por eso, su aprobación fué para mí una agradable sorpresa y más viendo que lo hacía al proceso mejor que al asunto. Viéndome tomar la familia como asunto pienso que no debía atacar a esta institución eterna, y que debía volver mi instrumento de experimentación social contra los productos transitorios que se perpetúan más allá del momento que los justificó y que, de fuerzas, pasaron a ser obstáculos públicos. Perfectamente, pero yo no ataco a la familia — ataco a la familia lisboeta — a la familia lisboeta producto del noviazgo, reunión desagradable de egoísmos que se contradicen y más tarde o más temprano centro de bombachada. "El Primo Basilio" presenta un cuadro doméstico extremadamente familiar para quien conoce bien la burguesía de Lisboa; la señora sentimental, mal educada, inespiritual, (porque no es cristiana y de sanción moral, de justicia nada sabe), arrasada por las novelas, lírica, sobreexcitada en el temperamento por la ociosidad y por la misma finalidad del matrimonio peninsular, que es la lujuria ordinariamente nerviosa por la falta de ejercicio y disciplina moral, etc., etc.; en fin, la *"burguesinha de baixa"*; por una parte, el querido un bergante, sin pasión ni nada que justifique su tiranía, que lo que pretende es la vanidad de una aventura y el amor *gratis*; de otro lado, la criada en rebeldía secreta contra su condición ávida de venganza; y por fin, la sociedad que rodea estos personajes: el formalismo oficial (Acacio), la beatería estúpida de temperamento irritado (Doña Felicidad), la literaturilla acéfala (Ernestino), el descontentamiento acre y el tedio de la profesión (Juliana), y a veces, cuando calla, un buen muchacho (Sebastián). Un grupo social en Lisboa se compone con pequeñas modificaciones de estos elementos dominantes. Conozco por lo menos veinte grupos semejantes. Una sociedad que sobre bases tan falsas descansa, está envenenada, y atacarla es un deber. Desde este punto de vista, *"El Primo Basilio"* está enteramente dentro del arte revolucionario, creo yo. Amaro es un obstáculo, pero los Acacios, los Ernestos, los Saavedras, los Basilios, son formidables obstáculos; son una seria causa de anarquía en medio de la transformación moderna; merecen participar con el Padre Amaro del bastonazo del hombre de bien.

por Eça de Queiroz

Tarzan

POR EL AMOR DE LA REINA

por EDGAR RICE BURROUGHS





















